



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummer von gewöhnl. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer
Der Anzeigenpreis für die 4 gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 45

Berlin, Sonnabend den 9. November 1912

VII. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Entwurf zu einer vereinigten Trennungs- und Kehrstation einer städtischen Untergrundbahn Monatswettbewerb im Architekten-Verein zu Berlin, mitgeteilt vom Berichterstatter des Beurteilungsausschusses, Geheimen Baurat Professor Cauer in Berlin

(Schluß aus Nr. 44, Seite 275)

Wortlaut der Erläuterungen zu der Lösung mit dem Kennworte: „Sonntag“.

Beim Entwurfe der Station konnte Richtungsbetrieb allein in Frage kommen, da bei Linienbetrieb das Umsteigen der Reisenden von den Zügen der Stammstrecke in die Züge der Zweigstrecke sehr erschwert würde. Zweitens würden die Züge nach der Stadt, sobald von der linken Zweigstrecke durchgehende Züge gefahren werden, bald von dem einen bald von dem andern Bahnsteig abfahren.

Für die auf der Station endenden Züge bedingt die schnelle Zugfolge des Stadtbahnbetriebs die Anlage einer Kehrstation in Durchgangsform. Die Anordnung der Gleise ist daher so getroffen, daß die endenden Züge nach dem Aussteigen der Reisenden sofort in ein Ausziehgleis weiterfahren und von da in ihr Abfahrgleis eingesetzt werden können. An diese Ausziehgleise sind die Aufstellgleise für die Einsatzzüge angeschlossen. Die Anordnung der Aufstellgleise hat den Nachteil, daß die Gleise räumlich getrennt liegen, was für die Ausnutzung des Personals und für die Anlagen zur Reinigung der Züge sehr ungünstig ist. Diesem Nachteile steht jedoch der Vorteil gegenüber, daß alle Einsatzzüge ohne besonderen Eingang von den Bahnsteigen aus gut zu erreichen sind, und daß zweitens keine Unterführung der Vorschiebegleise nötig ist.

Aus Rücksichten auf die Zugänge zu den Bahnsteigen, die ihrerseits durch die Oberflächengestaltung gegeben sind, sind zwei Mittelbahnsteige angeordnet, die den Vorteil des bequemen Uebergangs der Reisenden von einem Zuge zum andern in sich schließen. Für die Reisenden des Uebereckverkehrs ist ein Personentunnel mit Zugängen von den Bahnsteigen aus unter den Mittelgleisen hindurchgelegt. Seine Abmessungen sind dem geringen Verkehr entsprechend klein gewählt.

Die Bahnsteige selbst sind 7,6 m breit. Auf ihnen sind, wie auch zwischen den Gleisen der Station, zur Verringerung der Stützweite der Decken Stützen angeordnet.

Die Zugänge sind in möglichster Nähe der Verzweigung der Straßen in den 7 m breiten Mittelwegen angeordnet. Die Zugänge selbst sind 3 m breit und können im Bedarfsfalle, wie in der Zeichnung angegeben ist, durch Zugänge am andern Ende der Bahnsteige ergänzt werden.

Die Gleise der Stammstrecke, wie alle Verschiebe- und Aufstellgleise sind horizontal, und nur die Gleise der linken Zweigstrecke haben zur Unterführung ein Gefälle beziehungsweise Steigung von 30 ‰. Der Weichenwinkel ist beim Entwurfe durchweg 1:7 gewählt und alle übrigen Abmessungen sind aus den Vorschriften für die Schinkelpreisaufgabe 1912 entnommen.

Danach sind für die Bahnsteiglänge für die Züge der Stammstrecke $8 \times 12,70 = 101,6$ m und ebensoviel für die Länge der Aufstellgleise dieser Züge erforderlich. Für die Aufstellgleise der Zweigstrecke sind $3 \times 12,70 = 38,1$ m nötig.

Beurteilung der Entwürfe nach den Ausführungen des Berichterstatters in der Sitzung des AVB.

Herr Geh. Baurat Professor Cauer: Meine Herren, es handelt sich hier um die Aufgabe für den Entwurf einer vereinigten Trennungs- und Kehrstation einer städtischen Untergrundbahn. Die Aufgabe sagt, daß aus dem Innern einer großen Stadt eine breite Verkehrsstraße nach außen führt, die sich weiterhin symmetrisch in zwei Arme teilt. In der Verkehrsstraße entlang führt eine Untergrundbahn, die sich an der Straßenteilung gleichfalls in zwei Arme verzweigt. Kurz vor der Verzweigung ist eine Trennung und Kehrstation vorgesehen. Nach vollständiger Entwicklung des Verkehrs sollen hier die aus der Stadt kommenden Züge immer abwechselnd nach den beiden Zweigstrecken weiterlaufen und ebenso umgekehrt immer abwechselnd Züge von den beiden Zweigstrecken auf der Stammstrecke nach dem Stadttinnern laufen. Es ist aber angenommen, daß der Verkehr auf der linken Zweigstrecke in der ersten Zeit so schwach ist, daß es sich nicht lohnt, die langen Acht-Wagenzüge durchgehen zu lassen, sondern es sollen für diese Zweigstrecke die Acht-Wagenzüge auf der Trennungs- und Kehrstation ersetzt werden durch Drei-Wagenzüge. Es wird also in der ersten Zeit die Hälfte der Züge der Stammstrecke kehren, und in gleicher Zahl werden Drei-Wagenzüge der linken Zweigstrecke kehren. Die Anordnung mußte zweckmäßig so getroffen sein, daß bei voller Betriebssicherheit der Umsteigeverkehr ohne Richtungswechsel möglichst bequem stattfinden kann. Dagegen wird die Zahl der Reisenden, die um die Ecke umsteigen, wohl nicht groß sein, und es können für diese Treppen vorgesehen werden. Außer der Einrichtung für das Kehren war Vorsorge für das Aufstellen von je zwei langen und kurzen Einsatzzügen zu treffen, für die Fälle, wo im Laufe des Tages der Verkehr stärker wird oder Verspätungen eintreten.

Das Ergebnis des Wettbewerbs ist erfreulich, da fünf Arbeiten eingegangen sind, die sämtlich gute Gedanken für die Lösung der Aufgabe enthalten.

Von den Verfassern der fünf Entwürfe sind vier ähnliche Wege gegangen, während der fünfte einen andern Weg gegangen ist. Ich habe hier eine Skizze angefertigt zur Erläuterung der Hauptgedanken, die die vier ähnlichen Arbeiten verfolgen. Aehnlich wie auf der Station Bismarckstraße ver-

MonatswettbewerbSonntag

Entwurf zu einer geeigneten Trennungs- und Kehrstation
einer städtischen Untergrundbahn.

Gleisplan 1:1000

Oberflächengestaltung 1:1000

Schnitt a-c

Schnitt a-b

Schnitt e-f

Abb. 473. Kennwort: „Sonntag“
Verfasser: Regierungsbauführer
Dipl.-Ing. Alfred Rasch

zweigt sich jedes Gleis der Stammstrecke in zwei Gleise. Je zwischen die gleichgerichteten Gleise ist ein Inselbahnsteig gelegt so, daß dieser Bahnsteig einer Richtung entspricht, und die Reisenden, die umsteigen müssen, von einem kurzen auf den langen Zug oder umgekehrt nur quer über den Bahnsteig hinüberzugehen haben. Der Umsteigeverkehr um die Ecke vollzieht sich durch einen Quertunnel mit Treppenzugang. Darin sind die vier Entwürfe gleichartig.

Auch darin sind sie gleichartig, daß sie die Kehre der linken Zweigstrecke nach innen gelegt haben, wodurch das Kehren der kurzen Züge ohne weiteres ohne Gleiskreuzung mit den Zügen der Stammstrecke stattfindet. Solche Gleiskreuzung war auch verboten. Daraus ergab sich für die vier ähnlichen Entwürfe die gleiche Lage der Abstellanlage in der Mitte.

Diese vier Entwürfe stimmen auch insofern überein, als sie die Abstellanlage für die langen Züge (Kehrgleise und Gleise für Einsatzzüge), zweckmäßig an dem der Stadt abgewandten Ende angeordnet haben, so daß ein Zurücksetzen der Züge nicht erforderlich ist.

Im übrigen weisen die hier zunächst besprochenen vier ähnlichen Entwürfe mit den Kennworten: „Sonntag“, „Weltstadtverkehr“, „Kurzschluß“, „50 km die Stunde“, aber auch erhebliche Unterschiede auf. Am besten den geforderten Leistungen entsprechen die Lösungen „Sonntag“ und „Weltstadtverkehr“. Beide haben die Gleisanlagen für Abstellen und Kehren der langen Züge der Stammstrecke zwischen den beiden Gleisen der rechten Zweigstrecke hinausgezogen und so jede Gleiskreuzung vermieden. Um aber die Kehranlage über dem einen Gleis der linken Zweigstrecke hinwegzuführen, ist zwischen den Bahnsteigen und der Gleisüberbrückung eine Länge von etwa 100 m notwendig.

Die Lösung im Entwurfe „Sonntag“ ist insofern nicht ganz glücklich, als die Abstellgleise in zwei Gruppen zersplittert sind. Außerdem ist die Lösung so erfolgt, daß das Ausziehgleis als Kehrgleis dient, so daß, wenn man einen Zug auswechseln und einen andern einführen will, Schwierigkeiten entstehen. Außerdem möchte ich als Mangel der Lösung „Sonn-

tag“ betrachten, daß das Einsatzgleis nicht bis dicht an den Bahnsteig herangeführt ist, sondern weit draußen in das Gleis vor der rechten Zweigstrecke einmündet. Es gibt das eine weite Hinausschiebung des Einfahrtssignals, sodaß die Zugfolge verschlechtert wird und man die Frage, ob man das Eintreffen eines Zuges von der rechten Zweigstrecke abwarten oder einen Zug einsetzen soll, zu frühzeitig entscheiden muß.

Die Lösung „Weltstadtverkehr“ hat die Abstellanlage an sich besser einheitlich entwickelt, hat sie aber unnötig weit abgerückt. Auch sie hat den Mangel, daß das Einsatzgleis ziemlich weit draußen einmündet, so daß das Einfahrtssignal weit hinausgeschoben werden muß. Dann hat diese Lösung mehrere entbehrliche Spitzweichen, die man ohne weiteres herausstreichen könnte. Im übrigen aber kommt die Skizze „Weltstadtverkehr“ dem, was man wünschen würde, etwas näher als die Lösung „Sonntag“.

Der Verfasser der Lösung „Kurzschluß“ ist von der merkwürdigen Annahme ausgegangen, daß bis zu einem gewissen Zeitpunkt alle Züge, die nach der linken Zweigstrecke gehen sollten, und ebenso die ihnen entsprechenden der linken Zweigstrecke, hier kehren, daß dann aber von diesem Zeitpunkt ab alle Züge durchlaufen. Das ist natürlich eine Annahme, die den Grundbedingungen der Verkehrsentwicklung, wie sie jedem Verkehrstechniker geläufig sind, zuwiderläuft. Selbstredend wird man bei wachsendem Verkehre zunächst zu den verkehrstarken Tageszeiten, später in immer größerem Umfange, Züge durchlaufen lassen, während in gleichem Maße das Kehren der Züge eingeschränkt wird. Mit Rücksicht auf diese Grundannahme hat Verfasser keine eigentliche Abstell- und Kehranlage für die Drei-Wagenzüge vorgesehen, vielmehr die stadseitigen Enden der inneren Bahnsteiganlage als Kehranlage ausgebildet und gegen ihre Benutzung als Durchfahrtsgleise durch Prellblöcke abgeschlossen. Später sollen die Prellblöcke beseitigt werden. Dann fällt aber die Abstell- und Kehranlage ganz fort. Das ist natürlich nicht zulässig. Als fernerer Mangel zeigt der Entwurf „Kurzschluß“ die Teilung der Abstellanlage in zwei Gruppen. Dagegen verdient die Heran-

führung des Einsatzgleises bis dicht an die Bahnsteiganlage Anerkennung.

Eine andere Auffassung zeigt uns der Entwurf „50 km die Stunde“. Der Verfasser hat die Aufgabe so aufgefaßt, daß die Kreuzung der aus- und einzusetzenden Züge zwar nicht mit der Stammstrecke, wohl aber mit der einen Zweigstrecke zulässig ist. Er hat daher die Abstellanlage nicht, wie die andern, zwischen den Gleisen der rechten Zweigstrecke entwickelt, sondern in die Mitte gelegt, sodaß die von der Stadt kommenden, auszusetzenden Züge mit Kreuzung des Ausfahr- gleises zur linken Zweigstrecke in die Abstellanlage gelangen. Diese Kreuzung war allerdings dem Wortlaute nach nicht verboten, wenn sie auch nicht gerade erwünscht ist. Ein Mangel aber ist: Wenn die langen Züge wieder eingesetzt werden sollen, müßten sie, um in das richtige Abfahrsgleis zu kommen, das Einfahrgleis von der linken Zweigstrecke im Niveau kreuzen. Das hat Verfasser natürlich nicht beabsichtigt, sondern er setzt die Züge in dasjenige Bahnsteiggleis ein, in das die von der linken Zweigstrecke kommenden kurzen Züge einlaufen. Dadurch macht er es unmöglich, von dem kurzen Zuge in den langen Zug quer über den Bahnsteig umsteigen zu lassen. Vielmehr muß der kurze Zug erst einfahren, und erst wenn die Leute ausgestiegen sind und der kurze Zug in die Kehranlage vorgezogen ist, kann der lange Zug eingesetzt werden. Der Verfasser nutzt so auch die Anlage nicht genügend aus. Dieser Mangel macht die Anlage, bei der der Verfasser das löbliche Bestreben gehabt hat, die Abstellgleise nahe an die Bahnsteige heranzulegen, für den Verkehr nicht recht praktisch. Im übrigen hat der Verfasser den Bahnhof etwas tiefer gelegt, um mit Rücksicht auf die erforderliche schienenfreie Kreuzung je

eines Gleises der Zweigstrecken den Bahnhof an die Straßen- verzweigung möglichst nahe heranzubringen. Die Lösung ist wegen der besonderen Auffassung interessant, aber doch für die Ausführung nicht geeignet.

Ganz anders als diese vier Lösungen ist die fünfte Lösung mit dem Kennworte „Hella“. Der Verfasser ist von der richtigen Annahme ausgegangen, daß der Verkehr allmählich zunehmen wird, daß aber auch in der Zukunft noch das Kehren einzelner Züge vorkommen kann. Er hat deshalb für dieses Kehren Stumpfgleise vorgesehen und in jeder Richtung nur ein Gleis durchgehen lassen. Hierdurch hat er den Vorteil erzielt, daß die kehrenden Züge nicht verschoben zu werden brauchen, und ferner, daß nur ein Bahnsteig vorhanden ist, in Staffelform, so daß auch der Umsteigeverkehr um die Ecke sich ohne Bahnsteigwechsel vollzieht. Dagegen ist der Umsteigeverkehr ohne Richtungswechsel, der doch hier die Hauptrolle spielt, auf einen langen unübersichtlichen Weg verwiesen. Der Hauptmangel aber ist, daß für den stärkten Betrieb auf der Trennungsstation nur ein Hauptgleis für alle Züge einer Richtung da ist. Insofern ist diese Lösung für den wirklichen Betrieb nicht geeignet.

Der Ausschuß hat bei Anerkennung der guten Gedanken, die sich in allen Entwürfen finden, da andererseits nur die beiden erstgenannten Entwürfe den Bedürfnissen einer praktischen Ausführung nahekommen, beschlossen, den beiden Entwürfen „Sonntag“ und „Weltstadtverkehr“ Vereinsandenken zu geben.

Bei Eröffnung der Briefumschläge ergeben sich als Verfasser des Entwurfs mit dem Kennworte „Weltstadtverkehr“ Herr Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. Guttstadt und als Verfasser des Entwurfs mit dem Kennworte „Sonntag“ Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Alfred Rasch.

Arbeitgeber, Arbeitnehmer und ihre gegenseitigen Interessenvertretungen

Vortrag des Privatdozenten Dr. W. Zimmermann gehalten am 10., 11. und 12. Oktober 1912 im A.V.B. auf Veranlassung des Studienausschusses, mitgeteilt durch B. Hoffmann

(Fortsetzung aus Nr. 44, Seite 276)

Zu berücksichtigen ist dabei freilich, daß die Trade Unions niemals das Dogma der Expropriation aufstellten, sondern als nüchterne Egoisten ihre Interessen wahrnahmen. Darum war die Stellung zu den Unternehmern nicht von Grund aus feindlich. Einem Gewerkschaftssekretär wurden bei seinem 25jährigen Jubiläum von der Industrie eine Silberspende überreicht. Der zünftisch egoistische Kastensinn zeigte sich auch darin, daß nur die gelernten Vollarbeiter organisiert waren, die ungelerten Arbeiter blieben ihrem Schicksal überlassen.

Doch glückte auch diesen gelegentlich ein Lohnkampf. Die Zündholzarbeiter und die Dockarbeiter hatten bei ihren Streiks die öffentliche Meinung für sich und siegten trotz der fehlenden Organisation.

Erst Anfang der neunziger Jahre entstanden die News Trade Unions, die sich der ungelerten Arbeiter annahmen. Hierdurch kamen radikale Elemente in die Kongresse der Trade Unions hinein, die Resolutionen sozialistischer Art und eine Periode neuer Kämpfe herbeiführten. Eine Politik der Mindestlöhne wurde in Aussicht genommen. Viele unüberlegte Streiks waren die Folge. Die Industrie wurde beunruhigt, zumal gleichzeitig die Konkurrenz der deutschen und der amerikanischen Industrie aufkam. Die betroffenen Industriellen machten die Trade Unions haftpflichtig für den entstandenen Schaden und erstritten obsiegender Erkenntnisse. Bis drei Millionen Schadenersatz im Einzelfalle mußten gezahlt werden. Dies traf die Kassen sehr schwer, welche doch auch wichtigen Versicherungszwecken dienen sollten. In den Arbeiterparteien entstand eine radikale Sozialbewegung.

Die Gesetzgebung griff helfend ein. Der Trade Dispute Akt von 1906 sichert die Trade Unions vor Schadenersatzklagen. Er gibt diesen Arbeitervereinigungen auch Vorrechte, die sonst keinem zustehen. Das im Jahre 1911 erlassene Sozialversicherungsgesetz benutzt die Trade Unions als Organe.

Während dieser Entwicklung bestand eine Notlage bei den ungelerten Arbeitern. Seit 1900 fiel es schwer, den Lebensunterhalt zu beschaffen. Den jungen radikal gesinnten Organisationen fehlte die Kampferfahrung. Sie drängen in eine neue Kampfepoche hinein, getrieben von Streiklust, selbst unter Verletzung bestehender Verträge. Besonders erschien das Transportgewerbe, bei dem schon eine kurze Stilllegung unerträgliche Folgen hat, als geeigneter Angriffspunkt. Schlechte Disziplin und Mangel

an Verantwortungsgefühl kennzeichneten diese Bewegungen. Die Regierung mußte Ordnung schaffen.

Der fünfte Stand meldet sich in England und sucht eine gesetzliche Sozialreform. Er verläßt sich nicht auf den langsamen Gang des Parlamentarismus, sondern sucht nach Art des Syndikalismus durch ständige Beunruhigung eine Nervosität herbeizuführen und dann durch kurze, aber große Kämpfe zu siegen. Noch ist der Syndikalismus in England sehr dünn verstreut, geht auch nicht so programmgemäß vor wie in Frankreich. Jedenfalls besteht eine schwere soziale Krisis, die mit privaten Mitteln nicht mehr zu lösen ist.

Verglichen mit der englischen ist die deutsche Gewerkschaftsbewegung sehr jung, entsprechend der jungen industriellen Entwicklung. Von drei politischen Richtungen, den Sozialistischen, den Freisinnigen und dem Zentrum, wurde die Organisation der Arbeiter in Gewerkschaften in ihren Ursprüngen beeinflusst.

Das Geburtsjahr der Gewerbeordnung 1868/1869 brachte die Koalitionsfreiheit. Nur die Buchdrucker und die Zigarrenarbeiter waren bereits seit den sechziger Jahren organisiert.

Zur gleichen Zeit kam Dr. Max Hirsch aus England zurück und brachte die Kenntnis der britischen Organisationen mit. Die Hirsch-Dunckerschen Vereine pflegten nach britischem Muster das Unterstützungswesen. Das Programm war dem liberalen Standpunkt angemessen und fast zu klug aufgestellt. Ein Streik war erst in letzter Linie in Aussicht genommen. Trotzdem mußten gerade diese Organisationen den ersten großen Kampf ausfechten, als im Waldenburger Bergrevier die Arbeiter zum Austritt aus dem Gewerkverein gezwungen werden sollten. Gegenwärtig sind die Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaften infolge ihres bedächtigen Vorgehens ins Hintertreffen geraten. Sie zählen etwa 110 000 Anhänger bei rund 4 000 000 M. Vermögen. Sie befinden sich in guter finanzieller Lage, haben aber wenig Elan in der Bewegung.

Gleichzeitig mit Dr. Hirsch begann Dr. v. Schweitzer die Gründung von Gewerkschaften auf sozialistischer Basis. Diese spaltete sich bald nach der Richtung der Lassallianer und der Marxisten oder Internationalen. Als dritte Richtung kam ein neutraler Verband, vom Tischler York in Hamburg gegründet, hinzu. Dieser verschwand bald nach dem Tode seines Gründers.

Die Sozialdemokratische Partei stand der Gründung von Gewerkschaften nicht günstig gegenüber. Die Selbsthilfe im gegen-

wärtigen Staat paßt nicht in das Programm, welches die Erringung der politischen Macht als Vorbedingung der Reform verkündet.

Erst als das Sozialistengesetz kam, wurden die Gewerkschaften mit der Sozialdemokratie innerlich vereinigt. Das Gefühl der Entrechtung im Klassenstaate beherrschte die Massen. Andererseits kamen die Arbeitgeber zu der Meinung, daß der Staat für sie eintreten müsse; darum verschwanden ihre in den 1870er Jahren gegründeten Abwehrorganisationen.

Die durch das Sozialistengesetz unterdrückten Arbeiterorganisationen änderten den Namen, als technische Fachvereine, als Bildungsvereine konnten sie wieder aufleben.

Als der Druck des Sozialistengesetzes fortfiel, begannen in den Jahren 1890/1891 Kämpfe und Streiks ohne rechte Ueberlegung. Es entstand ein Mißtrauen gegen die gewerkschaftliche Methode (Lokalisten kontra Zentralisten).

Der Gewerkschaftliche Kongreß von 1892 wies bereits 300 000 Mitglieder auf. In der Gründung einer eignen Presse schufen die deutschen Gewerkschaften ein Erziehungsmittel, das den Engländern fehlte. Die praktische Vernunft setzte sich durch. Die staatliche Fürsorge wurde allmählich von den Gewerkschaften als nützlich anerkannt, wenn sie auch nicht für genügend gehalten wurde.

Auch wurde die Beteiligung bei den öffentlichen Arbeitsnachweisen nicht abgelehnt.

Die Arbeitslosenunterstützung wurde ausgebaut. Die intransigenten Elemente wurden zurückgedrängt. Zuerst gingen die Buchdrucker mit Verträgen von längerer Dauer vor. In der Tarifgemeinschaft wurden Mindestlöhne auf die Dauer von fünf Jahren vereinbart. Die radikale Richtung bekämpfte dies 1899 im Frankfurter Kongreß, doch stimmte der Kongreß den Buchdruckern zu. Andere Verbände folgten nach, z. B. im Baugewerbe.

Auch sonst setzten die Gewerkschaften ihre Ansicht im Gegensatz zur Parteileitung durch. Die Arbeitgeber beantworteten die Maifeier mit mehrtägiger Aussperrung. Die Gewerkschaftskassen mußten die Kosten tragen und protestierten dagegen. Sie verwiesen darauf, daß der 1. Mai auch nach Beendigung der Arbeit genügend gefeiert werden könne. Jetzt zahlen sie im allgemeinen keine Unterstützung mehr. Jeder feiert auf eigene Gefahr.

Sie sind auch Gegner des Generalstreiks. Die gewerkschaftliche Zentralvereinigung fühlt sich stark genug, um die Partei nicht mehr hineinreden zu lassen. Sie verfügt über 2 500 000 Mitglieder, gegen etwa 1 000 000 eingeschriebene Anhänger der Sozialdemokratischen Partei.

Die deutschen Gewerkschaften mit ihren mehr als 3 Millionen Mitgliedern haben die britischen überflügelt. Ihr Vermögen beträgt etwa 62 000 000 M. Das der britischen ist zwar doppelt so groß, kann aber, da es größtenteils für Versicherungszwecke dient, nicht nach gleichem Maß beurteilt und auch nicht so leicht als Kampfmittel ausgespielt werden.

52 Zentralverbände bestehen, die kleinen Fachverbände werden allmählich aufgesogen. Im Metallarbeiterverband sind etwa 500 000, im Bauarbeiterverband etwa 250 000 Personen vereinigt. Die Fluktuation in den Vereinen ist sehr groß, 30 bis 50 % wechseln jährlich. Rückständige Beiträge bilden meist den Grund zum Austritt.

Die Einnahmen betragen 1911 etwa 72 Millionen jährlich. Hiervon werden jährlich verausgabt:

für Streik und Aussperrung	rund 18 Millionen,
.. Arbeitslosenunterstützung	„ 6 ² / ₃ „
.. Reise- und Umzugunterstützung	„ 1 ¹ / ₃ „
.. Notfälle und Krankenunterstützung	„ 12 ¹ / ₄ „
.. die Gewerkschaftspresse	„ 2 ¹ / ₂ „
.. Agitation	„ 2 ¹ / ₂ „
.. Bibliotheken, Unterrichtskurse	„ 1 ¹ / ₃ „
.. Stellenvermittlung	„ 0,1 „
.. Kongresse	„ 0,9 „
.. Denkschriften, Flugschriften	„ 0,8 „
.. Statistik	„ 0,1 „
.. Rechtsschutz	„ 0,4 „
.. Verwaltung	„ 2,5 „
.. Kassenverwaltung	„ 1,75 „
.. Verwaltungskosten der Lokalkassen	„ 8,0 „

Fast 4000 Beamte sind fest angestellt.

Die christlichen Gewerkschaften sind seit 1899 in einem Gesamtverbande vereinigt, nachdem die Ansätze bereits in den

80er Jahren entstanden waren. Der Ausgangspunkt war die Absage gegen den Atheismus, und zwar gingen zunächst evangelische und katholische Gruppen jede getrennt für sich, bis sie sich interkonfessionell in christlichen Verbänden verschmolzen. Das katholische Element überwiegt dem Einfluß und der Entwicklung nach, doch tritt der Unterschied zurück. Die Führung liegt jetzt überall in den Händen der Arbeiter selbst und nicht mehr, wie wohl anfangs, bei der Geistlichkeit. Sie sind sich einig, daß sie nur bei konfessionellem Frieden sich des gemeinsamen Gegners erwehren können. So erklärt sich auch, daß sie Einreden des Papstes gegen das Zusammengehen mit Evangelischen abwehren konnten. Die christlichen Gewerkschaften zeichnen sich durch Pflege der Bildung, durch Zucht und besonnene Mäßigung bei ihren Forderungen aus. In der praktischen Vertretung sind sie ebenso scharf wie die freien Gewerkschaften, den Unternehmern sind sie wegen ihrer Mäßigung und der persönlichen Beziehungen zu der mächtigen Partei des Zentrums fast unbequemer als die „Roten“. Das Vermögen beträgt etwa 7 Millionen Mark. Die jährlichen Einnahmen betragen 6,5 Millionen. Von der Ausgabe entfällt fast ein Viertel, rund 1 Million, für Unterstützungen bei Streiks und Maßregelungen und rund 1/2 Million auf Ausgaben für die Presse.

Der Textilarbeiterstreik in Krimmitschau in dem Winter 1903/1904 gab den Anstoß zum Zusammenschlusse der Arbeitgeber. Jetzt sind etwa 150 000 Firmen organisiert mit etwa 4,5 Millionen Arbeitern. Da von den Arbeitern nur 3,5 Millionen in Gewerkschaften vereinigt sind, sind die Arbeitgeber breiter organisiert. Es bildeten sich Reichs-, Bezirks- und Ortsvereine, insgesamt etwa 3000 Verbände. Diese sind teils Fachverbände, teils gemischte Arbeitgeberverbände, letztere meist aus Ortsgruppen bestehend und mit allgemeinen Arbeitgeberfragen und solchen, die sich auf ungelernete Arbeiter beziehen, beschäftigt.

Die beiden großen Reichsverbände, die Hauptstelle Deutscher Arbeitgeberverbände und der Verein Deutscher Arbeitgeberverbände sind durch Kartellvertrag verbunden. Erstere zählt 6000 bis 7000 Mitglieder mit 1 Million Arbeitern, letzterer rund 55 000 Firmen mit 1,5 Millionen Arbeitern.

Die Form der kollektiven Auseinandersetzung zwischen Arbeitgebern und Arbeitern hat sich allmählich vervollkommen. Früher sandten die Leute im Beschwerdefall eine Deputation zum Chef, zu der nicht immer die geeignetsten Leute ausgesucht wurden. Wurden die Wünsche abgelehnt, so wurde eine Gauversammlung einberufen und der Streik beschlossen. Schnaps, dessen Genuß jetzt verpönt ist, mußte dabei sein, um Stimmung zu machen. Viel Krakehl war die Folge. Die Polizei griff ein und wollte den Streik mit Gewalt unterdrücken. Aus dieser Zeit stammt auch das Wort des Ministers Puttkamer: „Hinter jedem Streik lauert die Hydra der Revolution.“ Die Organisation wurde erst bemüht, wenn es sich ums Bezahlen handelte. Freilich muß zugegeben werden, daß damals die Verhältnisse den Streik meistens rechtfertigten, da manche Unternehmer den Profit durch Ausbeutung der Arbeiter zu erzielen suchten. Erst allmählich wurde eine gemeinsame Basis der Arbeitsbedingungen geschaffen. Gleichzeitig erwuchs in dem Unternehmer das Gefühl der Solidarität, um zu verhindern, daß nicht einer nach dem andern „abgeschlachtet“ würde.

Jetzt ist eine überlegte Kampftaktik ausgebildet mit Streikreglements. Jedem geplanten Lohukampf muß eine sorgfältige Prüfung der wirtschaftlichen Lage vorausgehen. Geplante Streiks sind ein bis drei Monate vorher anzumelden. Treten Ortsvereine in einen Streik ein, ohne alle Vorschriften zu erfüllen, so erhalten sie keine Unterstützung. Eine richtige Generalstabsarbeit wird geleistet, indem vorher ermittelt wird, wieviel Arbeiter vorhanden sind, wieviel von jeder Art, verheiratet oder ledig, wieviel organisiert sind und bei welchen Verbänden, wieviel Unorganisierte vorhanden sind, wie die Arbeitsbedingungen sind. Alsdann finden Abstimmungen darüber statt, bei denen eine Dreiviertel- bis Vierfünftelmehrheit sich für den Streik aussprechen muß. Nebenher geht eine diplomatische Vorarbeit. Die Verhandlungen mit den Unternehmern werden sehr höflich geführt und alle Wünsche werden sachlich begründet, ein Verkehr wie zwischen bewaffneten Großmächten. Die Gewerkschaftsleiter sind hierbei keineswegs Schürer des Streikgedankens. Es steht für sie, da sie im Falle des Mißlingens leicht nicht wieder gewählt werden, ihr Brot und ihre Stellung auf dem Spiele. Sie müssen aber schließlich die Führung übernehmen, damit nicht Demagogen die Führung an sich reißen.

(Fortsetzung folgt)

Alle Rechte vorbehalten

Der bekannte Taschenkalender für Verwaltungsbeamte von Petersilie ist im 30. Jahrgang für das Jahr 1913 im Verlage von Carl Heymann soeben neu erschienen.

Der Zweite Allgemeine Deutsche Hansatag findet am Sonntag, den 17. November 1912, 12 Uhr, in Berlin im Admiralspalast, Friedrichstr. 101/102, mit folgendem Programm statt:

Dr. Rießler, Präsident des Hansa-Bundes: Wirtschaftspolitische Zeitfragen und die im Hansa-Bund vereinigten Erwerbsstände; Professor Hans Delbrück, Vortrag über: Sozialpolitik und Unternehmertum; Dr. Stresemann, Industrie- und Handelspolitik; Friedrich Naumann: Wirtschaftspolitik und nationale Aufgaben; Schlußwort des Präsidenten.

Der Oberbürgermeister von Düsseldorf teilt im Anschluß an die Anzeige in Nr. 41 der Wochenschrift auf Seite 659 bezüglich des Preisausschreibens, betreffend den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bauten einer Königlichen Kunstakademie zu Düsseldorf, mit, daß zu diesem Wettbewerb von 320 Bewerbern die Unterlagen angefordert worden sind. Weitere Unterlagen können, da dieselben vergriffen sind, nicht mehr abgegeben werden.

Herr Baurat Professor O. Stiehl berichtete im A. V. B. über den letzten Denkmaltag in Halberstadt der vom 18. bis 20. September unter der gewohnten zahlreichen Teilnahme von Fachleuten und Laien stattfand. Nachdem auf dem Begrüßungsabend am 18. September Geheimer Rat P. J. Meier (Braunschweig) die Teilnehmer durch einen Lichtbildvortrag über die „Geschichte Halberstadts im Spiegel seiner Kunst“ in die reiche Denkmälerwelt der Stadt eingeführt hatte, begannen am 19. die Verhandlungen mit einem Vortrage von Professor Högg (Dresden) über „Ladeneinbauten in alten Gebäuden“. Eine reiche Sammlung von Aufnahmen guter alter sowie guter und schlechter neuer Beispiele unterstützte die Ausführungen des Redners. Sie wird weiterhin als Wanderausstellung für die Werbetätigkeit auf diesem Gebiete wirksam sein. Die Mißstände, die sich aus dem Ueberwuchern des Reklamewesens in alten Städten ergeben, sind bekannt. Besserung ist zu erhoffen von einer Aufklärung der Beteiligten über die Kulturlosigkeit und auch die Zwecklosigkeit dieses „Reklamekollers“, und des weiteren aus Ortsstatuten und Besteuerung der Schaufenstergrößen und Reklameschilder. — Von mehreren Seiten wurde sodann die Frage nach dem Schutze kirchlicher Altertümer behandelt. Professor Bredt (Bremen) schilderte den Stand der Gesetzgebung in den einzelnen deutschen Staaten, Superintendent Wisemann (Hofgeismar) und Professor Sauer (Freiburg i. Br.) erklärten im Namen ihrer Kirchengemeinschaften die Bereitwilligkeit, zum Schutze der Denkmäler mitzuarbeiten. Sie wiesen übereinstimmend darauf hin, wie wichtig die persönliche Stellung des einzelnen Geistlichen zur Sache ist und betonten die vortrefflichen Erfolge, die in dieser Hinsicht mit Denkmalpflegekursen für Hochschulen, Predigerseminare und für ältere, in der Praxis stehende Herren schon erreicht worden seien.

Dombaumeister Krantz berichtete sodann ausführlich über die umfangreichen Sicherungsarbeiten, die am Straßburger Dom für die Erhaltung des in seinen Fundamenten unzulänglichen Westteils nötig geworden sind und Professor Rahtgen (Berlin) über die bisherigen Ergebnisse der Versuche mit Steinschutzmitteln verschiedener Art.

Der zweite Tag brachte zunächst einen inhaltreichen Vortrag vom Geheimen Baurat Hoffeld (Berlin) über Technisches aus der Denkmalpflege. Auf Grund seiner reichen Erfahrungen schilderte der Vortragende die Gefahren, die den Denkmälern insbesondere von der Feuchtigkeit drohen und gab die dagegen zu ergreifenden Maßregeln. Die besonderen denkmalpflegerischen Gesichtspunkte für sorgfältige Wahl der Baustoffe wurden besprochen und schließlich empfohlen, die Bauten der dauernden regelmäßigen Aufsicht eines tüchtigen Baugewerksmeisters zu unterstellen, um die rechtzeitige Feststellung der eintretenden Schäden zu sichern. Der Vortrag wird als Sonderdruck weitere Verbreitung finden.

G. R. Wickop (Darmstadt) schilderte sodann die Arbeiten zur Wiederherstellung der Liebfrauenkirche in Arnstadt, wo es nötig wurde, die ganze Westseite abzutragen und aus den alten Steinen über einem neuen gesunderen Kern wieder aufzubauen. Dombaumeister Hertel (Köln) besprach eingehend die Auswahl und Behandlung der Baustoffe für Wiederherstellungen auf Grund der umfassenden Versuche und Forschungen, die er für das ihm unterstellte Denkmal ausgeführt hat. Die verschiedenen Werksteine, Handstrichziegel für Backsteinbauten, die Verwendung von Gußbleiplatten an Stelle des sehr schlecht bewährten Walzbleies für Dacharbeiten bildeten die Hauptpunkte der Ausführungen. Das Verhältnis von Baugewerkschulen und Denkmalpflege wurde sodann von zwei Rednern erörtert. Oberbaurat Deininger (Wien) legte dar, daß gegenüber der früheren Art stülvoller Wiederherstellungen heute die sorgsamste Unterhaltung des bestehenden Zustandes an erster Stelle steht. Dadurch und auch durch die Ausdehnung der Denkmalpflege auf die schlichteren Werke bürgerlicher und ländlicher Kunst wird die Bedeutung tüchtiger, in der alten Technik geschulter Baugewerksmeister größer. Daher trifft die Baugewerkschule in Oesterreich Vor-sorge, ihre Schüler durch Ausflüge mit Aufnahmen und Skizzierübungen, Vorträge über Denkmalpflege und durch Bevorzugung heimatlicher Kunstweise für die Entwürfe für diese Aufgaben vorzubereiten. Das Ziel dabei ist, sie für die künstlerisch-technische Kleinarbeit geschickt zu machen, während größere Arbeiten, Hinzufügungen usw. hervorragenden Baukünstlern vorbehalten bleiben sollen. Im gleichen Sinne berichtete Oberlehrer Scriba (Hildesheim), wie auch der Lehrplan der preußischen Baugewerkschulen wieder darauf ausgeht, die künftigen Dorfbaumeister in die Art und Technik der heimischen Bauweise einzuführen und dadurch auch auf die Denkmalpflege vorzubereiten.

Den Beschluß der Verhandlungen bildete ein Bericht des Generalkonservators Hager (München) über die sehr rege Beteiligung und die bedeutenden Erfolge, die mit Kursen zur Einführung von Laien in die Gesichtspunkte der Denkmalpflege bisher in Bayern erreicht worden sind.

Ein Ausflug nach der malerischen und an Denkmälern aller Zeiten reichen Stadt Quedlinburg beschloß die anregende Tagung, die von so manchem Teilnehmer noch durch weitere Besichtigungen in der naturschönen und kunstreichen weiteren Umgebung ergänzt wurde. O. St.

Im Architekten-Verein hielt Herr Professor Robert Otzen aus Hannover am 11. November einen Vortrag über den „Modernen Brückenbau“. Nachdem er in der Einleitung den Begriff des „Modernen“ genauer präzisiert hatte, wandte er sich der modernen Entwicklung seines Spezialgebiets, des Brückenbaues, zu. An Hand einer großen Anzahl von Lichtbildern sprach der Redner zunächst über die modernen Abmessungen und die Vergrößerung der Spannweiten in Holz, Stein, Eisen und Eisenbeton und über die den modernen Verkehrsanforderungen entsprechende Veränderung der Breiten der Brücken. Auch an Art und Inhalt der statischen Berechnungen wies der Vortragende den modernen Zug in der neueren Entwicklung des Brückenbaues nach. Hierfür sind u. a. auch maßgeblich die modernen Belastungen, die der Verkehr der Neuzeit geschaffen hat, und eng hängt damit zusammen die konstruktive Durchbildung der Brücken. Dahin gehört besonders auch die Beachtung, die in neuerer Zeit die Formgebung der Brückenbauwerke findet. Wenn sich dies hauptsächlich auf den Anblick des ganzen Bauwerks bezieht, so ist doch in dem Schmucke der Brücken, in der Durchbildung der einzelnen Teile eine außerordentliche Entwicklung im Sinne des modernen Geistes zu spüren.

Dann ging der Redner über zu der Ausführung der Brücken, sprach von den neuen Methoden der Fabrikation, von den Hilfsmitteln der Ausführung, um dann die heute übliche Form der Ausschreibung und der Wettbewerbe kritisch zu beleuchten.

Der Redner schloß mit den Forderungen, die aus diesen Darlegungen zu ziehen sind, in bezug auf die Erziehung der jungen Ingenieure, die ihm als Hochschullehrer besonders am Herzen liegt.

Vortragskursus über wirtschaftliche Fragen im Architekten-Verein

Preis für einen vierstündigen Vortrag: für Mitglieder 2 M., für Gäste 3 M. Wegen der übrigen Vorträge vergl. Wochenschrift Nr. 44a Seite 717.

Mittwoch 13. und Donnerstag, 14. November 1912, 7—9 Uhr:

Eisenbahnen und Wasserstraßen in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung (Abgaben und Tarife)

Professor Dr.-Ing. Blum (Hannover); vier Stunden.

1. Geschichtlicher Ueberblick: Blüte zur Zeit des Merkantilismus, Verfall durch den Wettbewerb der Eisenbahnen, neue Blüte in unserer Zeit.
2. Eisenbahnen und Wasserbinnenstraßen: Absolute Ueberlegenheiten, Transportkosten (falsche Berechnungen), Massengüterbahnen.
3. Schiffsabgaben: Geschichtlicher Ueberblick, die Aenderung der Reichsverfassung.
4. Der Ausbau der deutschen Wasserstraßen.

Montag, den 18. November 1912 — Herr Marinebaumeister P. Hedde: Der Panamakanal (mit Vorführung einzelner Perioden der Bauausführung mittels des Kinematographen).

Montag, den 25. November 1912 — Herr Professor Dr.-Ing. Otto Blum: Ueber den Wettbewerb „Groß-Düsseldorf“ (mit Lichtbildern).

Montag, den 2. Dezember 1912 — Herr Professor Dr. Seeßelberg: „Die Kunst stirbt?“

Montag, den 9. Dezember 1912 — Herr Baurat v. Niederstetter: Römische Altertümer in der Regentschaft Tunis (mit Lichtbildern).

Montag, den 16. Dezember 1912 — Herr Professor Dr. A. E. Brinckmann: Die Stadt als Formproblem (mit Lichtbildern).

Es haben sich gemeldet zur Aufnahme als einheimische Mitglieder:

Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Karl Helbig; eingeführt von den Herren Dipl.-Ing. H. Dempwolff, Dipl.-Ing. R. Michel, Dipl.-Ing. D. Rabien,

Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Alfred Gerber; eingeführt von den Herren Kgl. Baurat Weiß, Regierungsbaumeister Spieß, Regierungsbaumeister Arnold,

Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Wilhelm Rave; eingeführt von den Herren Regierungs- und Baurat Adams, Regierungsbauführer Stange, Regierungsbaumeister Otto Bornatsch,

Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Erich Roth; eingeführt von den Herren Regierungs- und Baurat Adams, Regierungsbaumeister Wolfenstein, Regierungsbaumeister Bloch; und als auswärtige Mitglieder:

Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Wilhelm Schlemm; eingeführt von den Herren Dipl.-Ing. Hugo Kiecker, Dipl.-Ing. D. Arp, Dipl.-Ing. Sundheimer,

Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Wilhelm Lehmann;

eingeführt von den Herren Kgl. Baurat Fechner, Regierungsbaumeister Metz, Regierungsbaumeister Berg.

Die Aufnahme gesuche liegen bis zum 21. November im Sekretariat des Architekten-Vereins, Wilhelmstraße 92/93, aus. Erfolgt bis zum 28. November kein Einspruch eines Mitgliedes, so vollzieht der Vorstand die Aufnahme. Das Sekretariat des A.V.B.

Ordensverleihungen und Standesveränderungen

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem Wirklichen Geheimen Oberbaurat Hugo von Rosinsky in Berlin-Friedenau, bisher Abteilungschef im Kriegsministerium, den Stern zum Königlichen Kronenorden II. Klasse zu verleihen.

Verliehen ist dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbauamts Sauerlich in Merseburg die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahnbetriebsamts.

Versetzt sind: die Regierungsbaumeister des Hochbauamts Berger von Niederlahnstein nach Magdeburg und Reichelt von Rendsburg nach Berlin, der Regierungsbaumeister des Wasser- und Straßenaufbaus Straßburger von Breslau nach Tschirne.

Der Regierungsbaumeister a. D. Albert Gieseler aus Leibsch ist dem Meliorationsbauamt in Hagen i. Westf. überwiesen worden.

Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Dr.-Ing. Kurt Behrendt aus Metz (Hochbaufach) sowie Richard Bischof aus Berlin (Eisenbahnbaufach).

Der Polizeipräsident von Berlin bittet folgendes zur Kenntnis der Vereinsmitglieder zu bringen:

Ein Einzelfall, bei dem eine auf einem Dachaufbau aufgestellte, schwere Figurengruppe bei einem Dachstuhlbrand abgestürzt ist und die Decken des vierten und fünften Stockwerks durchschlagen hat, gibt mir Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß auf hölzernen oder eisernen Dachgespärren oder Konstruktionen nur solche — hohle — Dekorationsgegenstände angebracht werden dürfen, deren Gewicht so gering ist, daß bei einem Absturz die Dachbalkenlage nicht durchschlagen werden kann, während volle, massive über ein solches Gewicht hinausgehende Figuren oder Ornamentstücke nur auf massivem Unterbau aufgestellt werden dürfen. Sofern sich hiernach ein Nachweis durch statische und dynamische Berechnung als erforderlich erweist, wird er durch das zuständige Bauamt eingezogen oder im Bauschein gefordert werden.

Herr Rechtsanwalt Zander und Herr Stadtrat Goeritz von der Danziger Verkehrszentrale (Langen Markt 19) verbreiten eine kleine Broschüre unter dem Titel: Danzigs Handel und Industrie, herausgegeben von der Danziger Verkehrszentrale mit einem Stadtplan, Preis 0,75 M., Verlag von John & Rosenberg, Danzig. In einem Rundgange schildert der Verfasser des ersten Teils der Broschüre, Syndikus Dr. Fehrmann, die Danziger Hafen- und Verkehrsanlagen sowie ihre Erweiterungen für Handel und Industrie. In dem zweiten Teile, „Danzigs Industrie“, gibt die Herausgeberin eine Uebersicht über die Voraussetzungen und Entwicklungsmöglichkeiten der Danziger Industrie. Die Darstellung der Industrieanlagen gibt ein ungefähres Bild des Vorhandenen. Dem Buche ist ein Plan beigegeben, in dem die Handels- und Industrieanlagen sowie die verfügbaren Gelände in Mehrfarbendruck veranschaulicht sind.

Ankündigungen und Besprechungen

Ende Oktober tagte in Berlin die Diplomatische Internationale Konferenz der Ausstellungskommissionen verschiedener Länder. Neben den Aufgaben, die diese diplomatische Vereinigung in erster Linie zu erledigen hatte, fanden die Vertreter auch noch Zeit, sich mit allerlei Neuerungen auf dem Gebiete der Ausstellungen zu beschäftigen. So nahmen die Vertreter u. a. an einem Brandversuche teil, der hier in Berlin auf dem Hofe der Hauptfeuerwache von der Rütgerswerke-Aktiengesellschaft ausgeführt wurde. Es handelte sich um einen vergleichenden Brandversuch von einem Häuschen aus rohem Holz und einem andern Häuschen, welches aus Holz errichtet war, das nach dem Verfahren der Rütgerswerke gegen Feuer imprägniert war. In beiden Häuschen wurde ein Holzstoß angezündet, dessen Feuer nach einigen Minuten bereits die Wände des unimprägnierten Hauses ergriff und vollständig zerstörte. Im imprägnierten Häuschen brannte der Holzstoß nieder, ohne zu zünden. Es trat bei diesem Versuche nur eine Verkohlung an der Oberfläche der Holzwände ein. Diese Verkohlung wurde nach dem Versuch abgekratzt und es zeigte sich, daß das Holz darunter noch vollständig intakt war. Der Versuch bewies die Wirksamkeit des Rütgers'schen Verfahrens vollständig.

Die Herren der Ausstellungskommission sprachen sich sehr anerkennend über den Versuch aus und gaben der Hoffnung Ausdruck, das Verfahren bei zukünftigen Ausstellungen angewandt zu sehen.

In einem im vorigen Jahre von der Ausstellungskommission veröffentlichten Bericht über Ausstellungsbrände ist bereits darauf hingewiesen, das in Ausstellungen verwandte Holz gegen Feuer zu schützen. Da man aber nur Anstriche kannte, so wurden als wirk-

samste Mittel Anstriche mit Wasserglas oder Ammoniumphosphat empfohlen. Bei der außerordentlichen Wichtigkeit der Feuerverhütung auf Ausstellungen dürfte das neue Verfahren reges Interesse hervorrufen. Das Verfahren ist zu einem mäßigen Preis ausführbar. Neben stationären Anlagen besitzen die Rütgerswerke auch eine transportable Anlage, die an solche Plätze hingesandt werden kann, wo ein genügend großes Quantum Holz zu tränken ist. Verschiedene Behörden und industrielle Unternehmungen in Berlin haben bereits Aufträge auf Tränkungsarbeiten vergeben. Man hat dabei konstatieren können, daß das imprägnierte Holz in jeder Weise bearbeitet und gestrichen werden kann, auch daß das Verfahren selbst das Holz Jahre hinaus schützt. Es zeichnet sich in seiner langjährigen Wirksamkeit vor allen Anstrichmitteln aus, die immer nur einen vorübergehenden Schutz des Holzes erzielen können, da sie entweder mechanischen Abnutzungen unterliegen und abblättern oder rissig werden und dann das Holz wieder ungeschützt lassen.

Eine Reihe von Brandversuchen ist vorgenommen worden, zum Teil durch das Königliche Material-Prüfungsamt, Groß-Lichterfelde. Kürzlich wurde auch oben erwähnte Brandprobe vor den Vertretern der Internationalen Ständigen Ausstellungskommissionen vorgenommen. Alle diese Versuche haben die Güte des imprägnierten Holzes deutlich gezeigt.

Die Rütgerswerke, Aktiengesellschaft, die wohl die größte Imprägnierfirma der Welt sind, haben nach Ausarbeitung des Verfahrens die Bauholz-Konservierung G. m. b. H., Berlin, Lützowstr. 33/36, gegründet und mit der Einführung betraut und versucht diese Firma, das allgemeine Interesse für dieses Schutzmittel zu erwecken.